DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W GDAŃSKU

Gdańsk, 17 lipca 1953 Nr 10 Poz. 51—54

TREŚĆ:

PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE

51

UCHWAŁA Nr 419/XXIV/53

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku

z dnia 17 czerwca 1953 r.

w sprawie zapewnienia lepszych warunków utrzymywania oraz rozwoju hodowli trzody chlewnej na terenie województwa gdańskiego.

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku w trosce o rozwój chowu i hodowli trzody chlewnej oraz w celu zabezpieczenia warunków utrzymywania i zwiększenia stanu ilościowego pogłowia trzody chlewnej na terenie województwa gdańskiego, w oparciu o uchwałę Prezydium Rządu Nr 237/53 z dnia 1 kwietnia 1953 r. **postanawia:**

I. W zakresie właściwego rozmieszczenia stacji kopulacyjnych knurów w terenie.

1. **Zobowiązuje się Prezydia Powiatowych Rad Narodowych** do sporządzania corocznie planu sieci stacji kopulacyjnych knurów tak, aby jeden knur przypadał na niewięcej niż 50 macior. Plany sieci stacji kopulacyjnych powinny być opracowane w końcu każdego roku na rok następny i przesłane do Wydziału Rolnictwa i Leśnictwa Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej — celem zatwierdzenia.
2. **Poleca się Wydziałowi Rolnictwa i Leśnictwa Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej** sporządzanie corocznie zbiorczego planu sieci kopulacyjnych knurów, na podstawie planów opracowanych przez poszczególne prezydia Powiatowych Rad Narodowych i przedkładanie tego planu Ministerstwu Rolnictwa — do zatwierdzenia.
3. Zobowiązuje się Prezydia Powiatowych Rad Narodowych do starannego przeprowadzania corocznie urzędowego uznawania rozpłodników i nadsyłania wyników z tej akcji do Wydziału Rolnictwa i Leśnictwa Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, w terminie 2-tygodniowym po zakończeniu urzędowego uznawania.

II. W zakresie rozwoju trzody chlewnej w spółdzielniach produkcyjnych.

Zobowiązuje się Prezydia Powiatowych Rad Narodowych:

a) do spowodowania, aby każda spółdzielnia produkcyjna ujęta już w planie gospodarczym, posiadała właściwą obsadę macior według norm przewidzianych uchwałą Nr 653 Prezydium Rządu z dnia 15 września 1951 roku, i należycie je wykorzystywała do produkcji prosiąt, oraz wywiązywała się z planowej produkcji tuczników,

b) do spowodowania, aby spółdzielnie produkcyjne przystosowały posiadane dla trzody chlewnej pomieszczenia do wymaganych potrzeb lub zbudowały nowe pomieszczenia szałasowe, zapewniające zdrowy wychów, prosiąt i warchlaków, oraz zabezpieczyły produkcję paszy potrzebnej dla utrzymania zaplanowanej ilości trzody chlewnej.

c) do spowodowania, aby każda spółdzielnia produkcyjna prowadząca zespołową hohowlę trzody chlewnej utrzymywała przynajmniej jednego uznanego urzędowo knura;

d) do otoczenia szczególną opieką chlewni zespołowych tych spółdzielni, które zostaną uznane jako fermy reprodukcyjne — zgodnie z przepisami wydanymi przez Ministerstwo Rolnictwa Nr P.Z.T. II-10/6/53 z dnia 18 marca 1953 roku.

III. W zakresie zapewnienia dalszych warunków utrzymania i rozwoju trzody chlewnej

1. **Zobowiązuje się:**
Prezydia Powiatowych Rad Narodowych do

a) czuwania nad tym, aby rozwój trzody chlewnej dostosowany był stale do potrzeb nakreślonych Wojewódzkim Planem Gospodarczym odnośnie produkcji trzody chlewnej, a szczególnie stanu ilościowego macior, produkcji prosiąt i tuczników;

b) przeprowadzania dalszej rejestracji macior zgodnie z uchwałą Prezydium Rządu z dnia 17. VI. 1950 r. oraz uchwałą Nr 539 z dnia 1. VIII. 1951 r. — celem otrzymania stanu pogłowia zarejestrowanych macior w ilości:

pow. Elbląg	—	910	szt.
„ Gdańsk	—	1.300	„
„ Kartuzy	—	2.200	„
„ Kościerzyna	—	2.000	„
„ Kwidzyn	—	1.500	„
„ Lębork	—	800	„
„ Malbork	—	700	„
„ Starogard Gd.	—	1.900	„
„ Sztum	—	1.000	„
„ Tczew	—	1.400	„
„ Wejherowo	—	1.290	„

2. **Prezydia Powiatowych Rad Narodowych, oraz poleca się Wydziałowi Rolnictwa i Leśnictwa Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej** — przeprowadzać (po otrzymaniu ustalonych przez Ministerstwo Rolnictwa warunków wpisu do ksiąg zarodowych) zapisy najlepszych macior do powiatowych (wojewódzkiej) ksiąg zarodowych trzody chlewnej w celu rozszerzenia bazy reprodukcyjnej macior i knurów.

3. **Wojewódzki Związek Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska“.**

— do zaopatrzenia Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska“ w węgiel z przeznaczeniem na przydział dla spółdzielni produkcyjnych oraz gospodarujących indywidualnie chłopów — posiadaczy macior zarejestrowanych i knurów uznanych, w ilości: na każdą maciorę zarejestrowaną i każdego uznanego knura na świadectwo „B“ — 350 kg, oraz 300 kg węgla na każdego knura uznanego na świadectwo „Z“ (na mocy zarządzenia Ministra Handlu Wewnętrznego Nr 30 z dnia 26.I.1952 r.), oraz w miarę potrzeby i możliwości — 150 kg paszy treściwej na każdą maciorę wpisaną do ksiąg zarodowych trzody chlewnej i na każdego uznanego knura, będących w posiadaniu spółdzielni produkcyjnych i gospodarstw indywidualnych. Przydział węgla winien odbywać się zgodnie z instrukcją

Ministra Rolnictwa z dnia 25 kwietnia 1953 r. Nr P.Z.t. I — 1/25/52 i według zasad podanych w piśmie Wydziału Rolnictwa i Leśnictwa Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej z dnia 8 maja 1953 r. Nr P.Z.t. — 16/6/53.

4. **Wojewódzkiego Pełnomocnika Ministerstwa Skupu** — do wydania odpowiednich poleceń podległemu sobie terenowemu aparatowi skupu w przedmiocie ujednolicenia sposobu zaliczania wyeksploatowanych uznanych knurów po wytrzebieniu, utuczeniu i odstawieniu na punkt skupu — na dostawy obowiązkowe, oraz płacenia za dostarczone po utuczeniu kastraty i utuczone wyeksploatowane maciory (zarejestrowane) o 5% wyższej ceny od cenników obowiązujących dla dostaw obowiązkowych i nieobowiązkowych.

5. **Prezydia Powiatowych Rad Narodowych i Wojewódzką Ekspozyturę Centralnego Zarządu Przemysłu Mięsnego** — do rozprowadzenia pomiędzy spółdzielnie produkcyjne oraz wśród mało i średniorolnych chłopów, za pośrednictwem Centrali Obrotu Zwierzętami Hodowlanymi, loszek hodowlanych typu bekonowego, pochodzących od loch zapisanych do ksiąg hodowlanych, zgodnie z instrukcją Ministerstwa Rolnictwa, która zostanie wydana przez Ministerstwo Rolnictwa w oparciu o uchwałę Prezydium Rządu 237/53 z dnia 1 kwietnia 1953 roku.

6. **Zarząd Okręgowy PGR** — do otoczenia szczególnie troskliwą opieką chlewni zarodowych i hodowlanych, które przeznaczone są do produkcji materiału hodowlanego, przewidzianego planem 1953 roku.

IV. Zaleca się Zarządowi Wojewódzkiemu Związku „Samopomoc Chłopska"

wezwać terenowe ogniwa Związku „Samopomoc Chłopska" do podjęcia ścisłej współpracy z Prezydiami Rad Narodowych odnośnie:

a) utrzymania właściwej ilości loch użytkowych (przeciętnie przynajmniej 12% w stosunku do ogólnego pogłowia);
b) pomocy w ustawieniu odpowiedniej ilości i jakości knurów na stacjach kopulacyjnych;
c) rozdziału węgla i pasz treściwych;
d) organizacji współzawodnictwa w wychowie prosiąt i tuczu trzody chlewnej.

Za Prezydium Rady Narodowej

St. Muszyński — Sekretarz Prezydium
B. Geraga — Przewodniczący Prezydium

52

UCHWAŁA Nr 471/XXVI/53
Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku

z dnia 2 lipca 1953 r.

w sprawie planu sieci punktów usługowych na terenie województwa gdańskiego.

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej po wysłuchaniu sprawozdania kierownika Wydziału Przemysłu z realizacji planu sieci punktów usługowych w I kwartale 1953 r. i zamierzeń w tym zakresie na następne kwartały b. r., ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb wsi, oraz po przeprowadzeniu dyskusji i rozważeniu zgłoszonych wniosków **stwierda**, że w porównaniu do lat 1950—1952 województwo gdańskie posiada w tej dziedzinie znaczne osiągnięcia.

Wzrasta również znacznie aktywność w uruchomianiu nowych punktów usługowych.

Dowodem tego jest opracowanie pierwszego planu sieci punktów usługowych, przy pomocy specjalnie do powyższego celu powołanych przez prezydia rad narodowych zespołów roboczych. Plan ten odpowiednio zlokalizowany przewiduje wzrost ilościowy nowych punktów usługowych w ciągu 1953 roku o 64% w stosunku do ogólnego stanu ilościowego na dzień 31. XII. 1952 r., oraz o 190% — w stosunku do ilości nowych punktów zrealizowanych w ciągu roku 1952.

Dla obsłużenia potrzeb ludności miejskiej plan przewiduje wzrost ilości punktów usługowych w 1953 roku o 40%, a dla obsługi ludności wiejskiej — o 184%.

Jednakże obok niewątpliwie dużego wkładu pracy i poważnych osiągnięć, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej dostrzega istnienie wielu jeszcze poważnych braków i niedociągnięć w dziedzinie rozwoju sieci punktów usługowych, a mianowicie:

a) Sieć punktów usługowych przeznaczonych do obsłużenia ludności wiejskiej umiejscowiona jest w znacznej części w małych miastach, jak: Pelplin, Gniew, Skórcz, Skarszewy, Łeba itp., a nie w osiedlach wiejskich — jak tego wymagają żywotne potrzeby ludności wiejskiej.

b) Zrealizowanie planu sieci punktów usługowych w I kwartale b.r. **tylko** w 92% jest wynikiem niedostatecznej kontroli i braku operatywności ze strony zarówno Wydziału Przemysłu Prezydium Woj.RN, jak też referatów (wydziałów) przemysłu prezydiów powiatowych (miejskich) rad narodowych.

c) Czynniki odpowiedzialne za organizowanie nowych punktów usługowych za mało poświęciły uwagi na zwiększenie na terenie wsi ilości nowych punktów usługowych z branży: kowalskiej, kołodziejskiej i rymarskiej.

d) Wojewódzkie jednostki organizacyjne drobnej wytwórczości okazywały zbyt małe zainteresowanie rozwojem punktów usługowych. Dotyczy to zwłaszcza terenów wiejskich.

e) Prezydia Rad Narodowych województwa gdańskiego nie doceniają jeszcze w pełni zadań drobnej wytwórczości, wynikających z założeń wojewódzkiego planu gospodarczego, którego jednym z zasadniczych elementów jest rozbudowa sieci punktów usługowych na terenie wiejskim.

W celu usunięcia braków i niedomagań w realizacji sieci punktów usługowych — Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej

uchwala:

I. Polecić

1. **Wydziałowi Przemysłu:**

a) dokonanie rozszerzenia sieci punktów usługowych drogą skorygowania planu sieci punktów usługowych w tym kierunku, że do planu tego włączy się zorganizowanie punktów usługowych kowalsko-kołodziejskich i rymarskich, w pierwszym rzędzie na terenie powiatu sztumskiego;

b) zorganizowanie Komitetu Społecznego do przeprowadzania systematycznej kontroli działalności punktów usługowych na terenie gmin wiejskich;

c) przystąpienie do opracowania planu sieci punktów usługowych wraz z ich lokalizacją na rok 1954, przy szczególnym uwzględnieniu potrzeb ludności w dzielnicach robotniczych w miastach i terenów zamieszkałych przez ludność wiejską.

2. **Wydziałowi Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej** — zapewnienie przydziału lokali dla potrzeb przewidzianych w opracowanym przez Wydział Przemysłu rozmieszczeniu sieci punktów usługowych.

3. **Wojewódzkiemu Zarządowi Przemysłu Terenowego** — zorganizowanie na bazie przedsiębiorstw przemysłu terenowego w Sztumie, Elblągu, Skarszewach i Pelplinie — punktów usługowych w zakresie stolarskim, kowalskim i kołodziejskim dla obsługi ludności wiejskiej w przyległych do tych miast gminach.

II. Zobowiązać Prezydia Powiatowych (Miejskich) Rad Narodowych

do przeprowadzenia na jednym z posiedzeń — w terminie do dnia 30 lipca br. — analizy istniejących na danym terenie punktów usługowych przy jednoczesnym rozważeniu sposobu realizacji planu sieci punktów usługowych, lokalizacji tych punktów i ustaleniu ich kierunku branżowego.

III. Zobowiązać Delegaturę Związku Spółdzielni Przemysłowych i Rzemieślniczych oraz Oddział Wojewódzki Centrali Spółdzielni Inwalidów

do przeprowadzenia analizy dotychczasowej realizacji planu sieci punktów usługowych, oraz do dokonywania systematycznej kontroli spółdzielczych związków branżowych i spółdzielń w zakresie wykonawstwa planu sieci punktów usługowych i zabezpieczenia limitów inwestycyjnych na adaptację i wyposażenie tych punktów.

Za Prezydium Rady Narodowej

St. Muszyński — Sekretarz Prezydium
W. Szeliga — Z-ca Przewodn. Prezydium

53

ZARZĄDZENIE

Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Poznaniu

z dnia 10 marca 1953 r.

w sprawie przepisów szczegółowych dla przewozów wodnych międzybrzegowych.

Na podstawie § 88 ust. 7 i 8 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr A-87 z 1952 r., poz. 1368) — Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Poznaniu

zarządza:

Postanowienia ogólne

§ 1. Urządzenie na śródlądowych drogach wodnych, żeglownych i spławnych, stałego przewozu publicznego między brzegami przeciwległymi jest dozwolone na następujących warunkach:

1. Uzyskania zezwolenia Władzy Wodnej tj. prezydium wojewódzkiej lub powiatowej rady narodowej w myśl art. 45 ustawy wodnej z dnia 19. IX. 1922 r. (Dz. U. Nr 62 z 1928 r., poz. 574).
2. Uzyskania zezwolenia Ministra Żeglugi na przewóz osób i towarów w myśl art. 11 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 26 z 1952, poz. 182).
3. Zarejestrowania statku przewozowego w Rejonie Dróg Wodnych w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1950 r. w sprawie rejestracji administracyjnej statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. Nr 2 z 1950 r., poz. 186).
4. Uzyskania dla statku przewozowego o powierzchni ponad 20 m², (pomnożenie największej długości statku przez największą szerokość) — świadectwa zdolności żeglugowej w myśl zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 2 sierpnia 1952 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej (Monitor Polski Nr A-82 z 1952 r., poz. 1323).

Urządzenia przewozowe

§ 2. 1. Do uprawiania przewozu osób, towarów oraz pojazdów konnych i mechanicznych na drogach wodnych żeglownych i spławnych mogą być dopuszczone statki z własnym napędem mechanicznym i bez tego napędu, na uwięzi lub bez uwięzi, oraz łodzie wiosłowe na małych przeprawach.

2. Statki przewozowe powinny być dostatecznie mocno zbudowane, utrzymywane w stanie zdatnym do użytku i należycie zaopatrzone w urządzenia pomocnicze i sprzęt.

3. Dopuszczone obecnie do ruchu statki przewozowe (promy) powinny posiadać co najmniej dwie grodzie wodoszczelne.

Nowobudowane statki przewozowe winny być budowane zgodnie z przepisami technicznymi Polskiego Rejestru Statków w zakresie konstrukcji, utrzymania i bezpieczeństwa statków.

4. Statki użyte do przewozu w stosunku do potrzeb miejscowego ruchu przewozowego powinny być odpowiedniej nośności i w tym celu powinny być pomierzone, czyli cechowane, które polega na szczegółowym wymierzeniu statków i obliczeniu jego pojemności.

5. Łodzie przewozowe — pychówki lub wiosłowe powinny mieć co najmniej następujące wymiary: długość całkowita 7,5 m, długość dna 5,5 m, szerokość pomiędzy burtami 1,70 m, szerokość po dnie 1,20 m.

6. Do czasu ukazania się zarządzenia Ministra Żeglugi o pomierzaniu i cechowaniu statków żeglugi śródlądowej i zaopatrzenia ich w odnośne świadectwa pomiarowe, użyteczną nośność statków użytych do przewozów międzybrzegowych oraz wysokość wolnej burty dla nich ustalają każdorazowo Władze Żeglugowe, tj.:

a) na wodach żeglownych — Zarządy Okręgowe Dróg Wodnych,
b) na wodach spławnych — Rejony Dróg Wodnych.

7. Linia największego dopuszczalnego zanurzenia na statku, powinna być należycie i trwale oznaczona w postaci listwy metalowej lub drewnianej, przyśrubowanej do obu burt statku, o długości co najmniej 2 m i szerokości 2 cm. Linia ta winna być zawsze należycie pomalowana na promach białą farbą olejną.

Dolna krawędź listwy oznacza górną granicę największego dopuszczalnego zanurzenia statku (promu), której w żadnym wypadku przekroczyć nie wolno. Wolna burta na promach winna wynosić co najmniej 30 cm dla promów przewozowych i 25 cm dla łodzi przewozowych.

8. Dla ustalenia największego dopuszczalnego zanurzenia dla promów przewozowych, oprócz nośności statku miarodajną jest również powierzchnia dna, która powinna wynosić na 3 osoby co najmniej 2 m² powierzchni.

9. Wewnątrz każdego statku przewozowego powinna być umieszczona na widocznym miejscu tablica, na której czerwonymi literami na białym tle powinno być uwidocznione największe dopuszczalne obciążenie w tonach, ilość pojazdów konnych albo mechanicznych, oraz dopuszczalna ilość osób, które za jednym przejazdem mogą być przewiezione — według norm ustalonych przez Władze Żeglugowe (§ 2 pkt. 6).

10. Łodzie wiosłowe względnie pychówki użyte do przewozów międzybrzegowych powinny być dostatecznie mocno zbudowane oraz należycie wyposażone.

11. W łodziach przewozowych ławki do siedzenia pasażerów powinny być urządzone wzdłuż obu burt z pozostawieniem wolnego przejścia od dziobu do rufy.

Pasażerom nie wolno stać w łodzi podczas jazdy. Ławki winny być należycie przymocowane i posiadać oparcie umocowane do burt. Ławki powinny być czyste i suche. W każdej łodzi powinna być podłoga, łatwo rozbieralna lub ściśle powiązane ze sobą kratownice.

12. Przypromki (pomosty) przy brzegach powinny być dostatecznie mocne i urządzone w sposób zapewniający swobodne ich regulowanie w zależności od poziomu wody.

13. Drogi dojazdowe do przewozu powinny być zamykane barierami wzbraniającymi wjazd w czasie, gdy prom jest w drodze na przeciwległym brzegu lub jest nieczynny. W nocy na środku barier winno być umieszczone czerwone światło.

14. Przy stałym przewozie, w zależności od nasilenia ruchu przewozowego, na brzegu wyższym, nie narażonym na zwyczajne zalewy, powinno być urządzone schronisko dla przewoźników oraz poczekalnia dla pasażerów, ogrzewana w porze chłodnej.
Na przeciwległym brzegu powinno znajdować się urządzenie sygnałowe dla wezwania przewoźnika do przyjazdu promu.

Wyposażenie

§ 3. 1. Statki przewozowe, urządzone na promach na uwięzi, powinny być wyposażone co najmniej w następujący sprzęt nawigacyjny, sygnałowy, ratowniczy i przeciwpożarowy, a mianowicie:

a) **sprzęt nawigacyjny**

1. Dwie kotwice odpowiedniej wagi z odnośnym wyposażeniem,
2. Dwa bosaki okute z hakiem i ostrzem,
3. Dwie łaski okute,
4. Jedna cuma konopna o długości 30 m.

b) **sprzęt sygnałowy**

5. Dwie latarnie pozycyjne z białym światłem, osłonięte od strony pokładu i umieszczone po obu burtach z góry i dołu rzeki,
6. Dwie latarnie sygnałowe ręczne: biała i czerwona,
7. Dwie flagi sygnałowe ręczne: biała i czerwona,
8. Jeden dzwon lub gong.

c) **sprzęt ratowniczy**

9. Jedna łódź ratunkowa na 8—10 osób, należycie wyposażona,
10. Dwa koła ratunkowe z chwytami i linkami,
11. Dwie pompy ręczne do odlewania wody z zęzy (dna),
12. Dwa czerpaki do odlewania wody,
13. Dwa wiadra z linkami,
14. Jedna apteczka ruchoma.

d) **sprzęt przeciwpożarowy**

15. Jedna skrzynka z piaskiem,
16. Jedna siekierka,
17. Dwa drągi żelazne.

2. Przewozy wodne, urządzone na promach bez uwięzi oraz na statkach z własnym napędem mechanicznym, pod względem urządzenia oraz wyposażenia podlegają przepisom zarządzenia Ministra Żeglugi o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr A-87, poz. 1368).

3. Przewozy wodne urządzone na łodziach wiosłowych powinny być wyposażone co najmniej w następujący sprzęt:
   1. Jedno koło ratunkowe,
   2. Jeden bosak,
   3. Jeden czerpak,
   4. Jedna kotwiczka odpowiedniej wagi,
   5. Dwa wiosła na dulki (pojazdki),
   6. Jedna latarnia z białym światłem.

§ 4. 1. Przewóz może być obsługiwany jedynie przez osobę, która uznana została przez Władzę Żeglugową I instancji, tj. Rejon Dróg Wodnych — za uzdolnioną do samodzielnego kierowania przewozem.

2. Jeśli właściciel względnie dzierżawca przewozu nie jest uprawniony do obsługiwania przewozu, winien on przyjąć wykwalifikowanego przewoźnika, odpowiadającego przepisowym wymogom.

3. Służbę przewoźnika pełnić mogą tylko osoby silne, zdrowe, trzeźwe i godne zaufania. Za wszelkie czynności załogi przewozowej odpowiada przewoźnik.

W razie uzasadnionych zażaleń przewoźnik zobowiązany jest na żądanie Władzy Żeglugowej zwolnić pomocnika i przyjąć na jego miejsce innego, odpowiadającego wymaganiom Władzy Żeglugowej.

4. Przewoźnik ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika, winien złożyć podanie do Rejonu Dróg Wodnych z załączeniem:
   1. życiorysu,
   2. wyciągu z dowodu osobistego,
   3. odpisu dowodu zameldowania,
   4. świadectwa lekarskiego, stwierdzającego odpowiedni stan zdrowia do zawodu żeglarskiego, w szczególności zdolność odróżniania barw i dobry słuch,
   5. dwie fotografie o wymiarze 4,5×6 cm.

5. Ponadto ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika na drogach wodnych żeglownych winien wykazać się dowodem odbycia co najmniej dwuletniej pracy w zawodzie żeglarskim lub przewoźnika.

6. Władza Żeglugowa I instancji po zbadaniu kwalifikacji przewoźnika wydaje mu świadectwo przewoźnika z fotografią według wzoru podanego w zał. Nr 1 do niniejszego zarządzenia.

7. Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika powinien wykazać się znajomością:
   1. nazwy, przeznaczenia i konstrukcji promu przewozowego względnie łodzi;
   2. wykonywania niezbędnych drobnych napraw, jak: uszczelnienie dna, burt i pokładu, napraw urządzeń pomocniczych itp. robót;
   3. używania i utrzymywania w sprawności przedmiotów wyposażenia nawigacyjnego, przeciwpożarowego i ratowniczego;
   4. pracy na przewozie w warunkach normalnych oraz w warunkach wyjątkowych, jak: podczas mgły, śnieżycy, burzy, przy tonięciu statku, pożarze, zderzeniu i innych nieszczęśliwych wypadkach;
   5. przepisów o uprawianiu żeglugi, w szczególności w odniesieniu do ruchu, postoju, mijania statków, wyposażenia i oznakowania przewozów wodnych.

Ruch przewozów

§ 5. 1. Przewozy i ich przyczółki powinny być urządzone w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.

2. Lina lub łańcuch powinny być w taki sposób umocowane, aby w razie grożącego niebezpieczeństwa można było prędko i łatwo uwolnić prom z uwięzi i swobodnie z nim odpłynąć.

3. Władze Żeglugowe I instancji każdorazowo ustalają najwyższy stan wody (żeglownej i spławnej), przy którym dopuszczalny jest ruch przewozowy.

Stan ten powinien być odpowiednio zaznaczony na miejscu.

4. Lina lub łańcuch przewozu powinna być zawieszona w taki sposób, aby najniższy punkt liny lub łańcucha był wzniesiony na rzekach żeglownych na wysokości co najmniej 5,50 m, a na rzekach skanalizowanych i kanałach żeglugi na wysokości 4,50 m, oraz na rzekach spławnych na wysokości 2,50 m ponad najwyższy stan wody, przy którym żegluga lub spław może się jeszcze odbywać.

5. Liny lub łańcuchy przystosowane do opuszczenia, powinny być stale opuszczone na dno drogi wodnej, a naciągane tylko w celu każdorazowego uruchomienia promu.

6. Miejsce zanurzenia liny lub łańcucha powinno być oznaczone na obu brzegach znakami żeglugowymi Nr 18, tj. przez białe prostokątne tablice z czerwonym obramowaniem, z wymalowaną na nich czarną kotwicą, obróconą trzonem w dół, przeciętą czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego kąta.

7. W porze nocnej promy stojące przy brzegu powinny być ustawione w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu, oraz powinny być oznaczone sygnałem, tj. jasnym białym światłem, umieszczonym na wysokości co najmniej 2 m nad powierzchnią wody.

8. W porze nocnej lub podczas gęstej mgły przewozy podczas jazdy powinny dawać przerywane sygnały gongiem, a ponadto powinny być oznaczone sygnałem Nr 46, tj. jasnym białym światłem po obu burtach promu.

Światła powinny być osłonięte od strony pokładu.

9. Przewoźnik powinien utrzymać ruch przewozowy w czasie i w godzinach wyznaczonych, bez żadnych przerw w miejscu wyznaczonym, w sposób ustalony przez Władzę Wodną i zastrzeżony w zezwoleniu wodno-prawnym.

10. W nocy podczas silnego wiatru oraz przy wysokim stanie wody przewoźnik obowiązany jest do zachowywania szczególnej ostrożności podczas jazdy.

11. W czasie burzy, sztormu, pochodu lodów, kursowanie promu na ten czas powinno być wstrzymane — do czasu nastania warunków normalnych.

12. Używanie żagla do napędu promu lub łodzi przewozowej jest zabronione.

13. Podczas zbliżania się statków lub tratew, przewoźnikowi nie wolno odbijać z promem od brzegu.

Przepisy porządkowe

§ 6. 1. Przewoźnik powinien stale dbać o stan bezpieczeństwa przewozu i o bezpieczeństwo publiczności korzystającej z przewozu.

2. Pomosty przy brzegach jak też klapy wjazdowe i zjazdowe powinny być utrzymywane w należytym stanie, aby był zapewniony wygodny i bezpieczny dostęp do przewozu we wszystkich porach roku i przy różnych żeglownych stanach wody.

3. Przewoźnik powinien utrzymywać przewóz ze wszystkimi urządzeniami w należytym stanie i czystości.

4. Przed wjazdem na prom przewoźnik obowiązany jest sprawdzić, czy prom jest należycie umocowany do brzegu, a w szczególności przestrzegać, aby kierowca lub woźnica nie wjeżdżał ani wyjeżdżał bez zezwolenia przewoźnika.

5. Względem pasażerów przewoźnik i jego pomocnicy winni przestrzegać należytej uprzejmości i grzeczności.

6. Pasażerowie na przewozie powinni zachowywać się spokojnie i zastosowywać się do zarządzeń i nakazów przewoźnika bezwzględnie i bezzwłocznie.

7. Pasażerowie, jeźdźcy i piesi, pojazdy konne i mechaniczne powinny być przeprowadzane w kolejności przybycia ich do przewozu względnie z uwagi na warunki bezpieczeństwa — według wskazówek przewoźnika.

8. Jeźdźcy powinni zsiąść z koni i na przewozie trzymać je za uzdy. Woźnice powinni stać na przewozie przy zwierzętach pociągowych. Podróżujący wozami lub samochodami powinni, za wyjątkiem chorych, zejść z pojazdów.

9. Przed wjazdem i wejściem na prom, przewoźnik obowiązany jest zamknąć wyjazd barierką lub łańcuchem; przed odjazdem winien być zamknięty w ten sam sposób wjazd na prom. Zamknięcia nie wolno usuwać przed lądowaniem, a dopiero po przybyciu promu do brzegu i należytym umocowaniu go przy brzegu.

10. Niespokojnych, niebezpiecznych lub złośliwych zwierząt nie wolno przeprawiać równocześnie z innymi zwierzętami lub ludźmi. Jeźdźcy, woźnice, poganiacze zwierząt itp. winni ustawiać zwierzęta i wozy według wskazówek przewoźnika.

11. Pasażerowie piesi winni zajmować miejsca wskazane przez przewoźnika. Przewoźnik na podstawie własnego uznania może, a na żądanie pasażerów promu — obowiązany jest — wykluczyć osoby pijane z przeprawy.

12. W okresie wysokiego poziomu wód i wylewów, w granicach ustalonych i zamarkowanych, gdy wsiadanie i wysiadanie na miejscu lądowania jest utrudnione lub niemożliwe, przewoźnik winien według możności dołożyć wszelkich starań (ustawić pomosty z desek itp.), aby pasażerowie mogli wylądować bezpiecznie, wygodnie i suchą nogą.

Przeprawy po lodzie

§ 7. 1. W czasie zupełnego zamarznięcia rzeki, gdy lód osiągnie taką grubość, że przechodzenie lub przejazd przez lód jest możliwy i bezpieczny, posiadacz przewozu może za zezwoleniem Rejonu Dróg Wodnych urządzić przeprawę po lodzie. Przewoźnik powinien dbać o wygodny i bezpieczny dostęp, wjazd i wyjazd.

2. Nagromadzanie obrębywanej z brzegów kry, celem wzmocnienia drogi lodowej na rzece, jest zabronione.

3. Gdy przejście po pokrywie lodowej staje się niepewne, przewoźnik zobowiązany jest oznaczyć miejsce niepewne znakiem ostrzegawczym, a gdy przechodzenie lub przejazd grozi niebezpieczeństwem — zamknąć barierami dostęp do drogi lodowej.

Opłaty przewozowe

§ 8. 1. Taryfę opłat przewozowych ustala Władza Wodna w porozumieniu z Władzą Żeglugową.

2. Przewoźnikowi i jego pomocnikom nie wolno żądać żadnych dodatkowych opłat, nie przewidzianych taryfą.

3. Przewoźnik obowiązany jest ustawić na brzegu przy przewozie w widocznym i dostępnym miejscu tablicę z wypisaną na niej trwałym i wyraźnym pismem taryfą przewozową, dozwolonym obciążeniem promu lub łodzi, oraz godzinami ruchu.

4. Na żądanie przewoźnika pasażer winien opłatę przewozową uiścić z góry.

5. Władze Wodne i Żeglugowe oraz organa im podległe, jak: nadzorcy i strażnicy dróg wodnych korzystają z przewozów bezpłatnie.
To samo przysługuje strażnikom wałowym.

Nadzór nad ruchem przewozów

§ 9. 1. Nadzór nad przewozem sprawują organa Władzy Wodnej i Władzy Żeglugowej, których zarządzenia przewoźnik winien wykonywać bezzwłocznie i bezwarunkowo.

2. Stan przewozów sprawdzają Rejony Dróg Wodnych co najmniej dwa razy do roku, wiosną i jesienią, a ponadto przy okazji innych przejazdów służbowych.

3. Poza tymi zwyczajnymi rewizjami, Władza Żeglugowa I instancji i jej organa wykonawcze służby wodnej, tj. nadzorcy i strażnicy dróg wodnych uprawnieni są każdego czasu do przeprowadzania kontroli stanu przewozów i do wydawania zarządzeń celem usunięcia braków i niedomagań.

4. O wykonanych remontach kapitalnych na przewozach, posiadacz względnie przewoźnik powinien zgłaszać Władzy Żeglugowej I instancji, która zarządzi na koszt właściciela sprawdzenie stanu przewozu.

Dyrektor: **inż. J. Sumara**

Załącznik

do zarządzenia Okręgowego Zarządu Dróg Wodnych z dnia 10. III. 1953 r. w sprawie przepisów szczegółowych dla przewozów wodnych międzybrzegowych (poz. 53).

Rejon Dróg Wodnych

w . . . .

Nr . . . . .

Miejsce na fotografię

ŚWIADECTWO PRZEWOŹNIKA

Rejon Dróg Wodnych poświadcza, że okaziciel niniejszego Ob. ....

....

zamieszkały w ....

uprawniony jest do samodzielnego kierowania międzybrzegowym przewozem wodnym

na ....
(rzece)

w miejscowości ....

w postaci ....
(promu, łodzi)

o wymiarach ....

za nr. rejestracyjnym ....

Kierownik Rejonu Dróg Wodnych

w ....
(podpis)

PUBLIKACJE

54

KOMUNIKAT
Wydziału Przemysłu Prezydium Woj. RN w Gdańsku
z dnia 1 lipca 1953 r.
w sprawie częściowej zmiany w składzie osobowym Komisarycznego Zarządu Cechu Rzemiosł Różnych w Sztumie.

Podaje się do wiadomości, że Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku zarządzeniem z dnia 1 lipca 1953 r. wprowadziło następującą zmianę w składzie osobowym Komisarycznego Zarządu Cechu Rzemiosł Różnych w Sztumie:

na stanowisko sekretarza Zarządu w miejsce ob. Patockiego Alojzego powołany został ob. Dolny Jan.

Kierownik Wydziału: **inż. J. Rogowski**

Adres Redakcji i Administracji: Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku — Wydział Prawny

Gdańsk, ul. Okopowa 5, III piętro, pokoje nrnr 364 (Redakcja) i 376 (Administracja)

Telefon nr: 319-87 (wewnętrzny 247)

Redakcja i Administracja czynna jest od godziny 8—15-tej.

Prenumerata: roczna (ze skorowidzem) 18 zł, półroczna — 10 zł. pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł. Przy większej ilości stron 0,30 zł więcej od każdej drukowanej strony.

Ceny ogłoszeń o zagubionych dokumentach: ryczałt zł 10,50 od jednego dokumentu i 1,50 od każdego dalszego dokumentu.

Wpłaty z góry na konto 293-420-171/2 „Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku — w Narodowym Banku Polskim — III Oddział Miejski w Gdańsku.

Cena niniejszego numeru: 1,50 zł.

Odbiorca:

Gdańskie Zakłady Graf. zam. 2130 9.VII.53 - 1326 W-4-12710 - druk. sat. kl. VII. 60 g. 61/86 druk. ukończ. 18.VII.53.